VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 22)

z dnia 12 kwietnia 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 22)

12 kwietnia 2012 r.

Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Biernackiego (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– zmiany w składzie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (druk nr 215 i do druku nr 215),

– informację podsekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Stanisława Rakoczego o funkcjonowaniu zakładowych straży pożarnych w systemie ratowniczo-gaśniczym,

– informację podsekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Stanisława Rakoczego o funkcjonowaniu straży pożarnych działających w portach morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Rakoczy** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych wraz ze współpracownikami, **Wiesław Leśniakiewicz** komendant główny Państwowej Straży Pożarnej wraz ze współpracownikami, **Marek Bieńkowski** dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli, **Bolesław Suchocki** przedstawiciel Portowej Straży Pożarnej „Florian" wraz ze współpracownikami, **Mirosław Jastrzębski** przedstawiciel Portowej Straży Pożarnej w Gdyni.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agnieszka Jasieńska**, **Jacek Karolak**, **Ewa Karpińska-Brzost**, **Anna Pilarska**, **Aniela Rytel** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. Dzisiejsze posiedzenie należy do tzw. czwartków dyskusyjnych. To będzie mniej dyskusyjne, bardziej dotyczące poważnych spraw. Każde posiedzenie dotyczy poważnych spraw, w których jako Komisja będziemy mogli pomóc i wykreować pewne dobre rozwiązania. W porządku dziennym znajduje się informacja ministra spraw wewnętrznych o funkcjonowaniu zakładowych straży pożarnych w systemie ratowniczo-gaśniczym oraz informacja ministra spraw wewnętrznych o funkcjonowaniu straży pożarnych działających w portach morskich. Uprzedzam, że tutaj mamy dosyć poważny problem.

Witam serdecznie pana ministra Rakoczego, pana komendanta Leśniakiewicza, panią dyrektor, pana Marka Bieńkowskiego dyrektora w Najwyższej Izbie Kontroli. Witam także zaproszonych gości. Są to przedstawiciele zakładowych straży pożarnych i morskiej służby ratowniczej z Gdyni i Gdańska.

Przypominam wszystkim, że 19 kwietnia jest przewidziana wizytacja na Stadionie Narodowym. Będziemy sprawdzali symulator dotyczący spraw zapobiegania manifestacji. Obiecałem panu posłowi Siarce, że zmienimy skład podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia prezydenckiego projektu ustawy – Prawo o zgromadzeniach. Bardzo proszę Edward, chodzi o zmianę personalną.

Poseł Edward Siarka (SP):

Tak, jest sytuacja, że nasz kolega Kazimierz, który został zgłoszony do pracy w podkomisji, odchodzi z Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. W związku z tym jest prośba, żeby na jego miejsce dodać moją osobę, a jego wykreślić.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję. Bardzo żałuję, że pan poseł Kazimierz Ziobro odchodzi z naszej Komisji. Wiem, że jest to działanie i obowiązek partii. Wiem, że w innej Komisji będzie spełniał swoją funkcję. Chyba jest zgoda Komisji na taką zmianę, tak? Nie słyszę sprzeciwu. Bardzo proszę, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam jedną propozycję formalną o charakterze technicznym. Żeby na planowany wyjazd, o którym wspominał pan przewodniczący oprócz posłów zaprosić przedstawiciela NIK.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Pan generał jest zawsze zapraszany.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Wycofuję swój wniosek.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Pan generał jest zawsze zapraszany. Zawsze zapraszamy na posiedzenie Komisji przedstawicieli NIK i Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, nie miałem takiej wiedzy. W związku z tym, że będzie to nieformalne posiedzenie Komisji, to zgłosiłem wniosek na wszelki wypadek.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Panie ministrze, panie komendancie, rozpoczynamy.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Stanisław Rakoczy:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, pozwoliłem sobie przesłać na pana ręce informację na temat funkcjonowania zakładowych straży pożarnych w Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym. Ona powinna być do państwa dyspozycji. Panie przewodniczący, szanując czas państwa posłów, nie wiem, czy warto powtarzać informację?

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Może od razu przejdziemy do szczegółów. Panie komendancie, może powie pan przede wszystkim o problemach?

Komendant główny Państwowej Straży Pożarnej Wiesław Leśniakiewicz:

Może powiem jak wygląda statystycznie sytuacja zakładowych straży pożarnych, jeśli chodzi o naszą ewidencję, którą prowadzimy w komendzie głównej. Co prawda to pan minister wydaje zgodę na tworzenie lub likwidację takich straży. Z naszej ewidencji wynika, że powinno być co najmniej 125 jednostek ochrony przeciwpożarowej, które możemy określać jako zakładowe służby ratownicze, w myśli ustawy o ochronie przeciwpożarowej. Przewidujemy, że część z nich w ogóle nie istnieje, bądź jest w fazie likwidacji. Taka może być kolej rzeczy. W wielu przedsiębiorstwach, gdzie funkcjonowały zakładowe służby, z uwagi na przekształcenia i sposób zarządzania tychże zakładów, te jednostki ulegały sukcesywnej likwidacji i nikt nie podjął ryzyka zgłoszenia ministrowi chęci tychże likwidacji, bo taka powinna być kolej rzeczy. To jest sytuacja zastana, na którą na dobrą sprawę nikt nie ma wpływu.

Rozstrzygnięcia prawne nakładają na niektóre zakłady obowiązek posiadania zakładowych służb ratowniczych. Dotyczy to dwóch obszarów. Pierwszy, to lotniskowe straże pożarne, które w oparciu o prawo lotnicze muszą funkcjonować na terenach portów lotniczych. Drugi przepis, który ewentualnie nakłada obowiązek posiadania zakładowych organizacji, które realizują również zadania ochrony przeciwpożarowej, to głównie zakłady górnicze. To są dwa akty prawne, które jednoznacznie wskazują, gdzie

powinny funkcjonować jednostki ochrony przeciwpożarowej o charakterze zawodowym. W pozostałych przypadkach zakładowe jednostki funkcjonują w oparciu o analizę ryzyk sytuacji niebezpiecznych. Tylko i wyłącznie prowadzący zakład ma prawo powołać takie jednostki i w konsekwencji je utrzymywać.

Prawo o ochronie środowiska nakłada pewne rygory na zakłady dużego i zwiększonego ryzyka wystąpienia awarii przemysłowej. W trakcie całego procesu związanego z przyjmowaniem pewnych dokumentów, które odnoszą się do funkcjonowania tychże zakładów w celu minimalizowania ryzyka, które generują te zakłady, tworzy się zakładowe służby ratownicze. Cztery takie zakładowe służby ratownicze z tychże dużych zakładów przede wszystkim przemysłowych, głównie petrochemicznych, wchodzą w skład Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego. Mamy taką sytuację, że większość zadań z zakresu zabezpieczenia operacyjnego kraju, w tym zakładów przemysłowych realizują jednostki Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, w tym jednostki PSP. Tyle tytułem wstępu.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Charakterystyczny przykład likwidowania zakładowej straży pożarnej. Komendant wojewódzki, czy komendant główny, w ogóle nie zostali poinformowani o tym, że zlikwidowana została taka jednostka straży pożarnej. W porcie też była sytuacja, że prezes zaczął likwidować, mimo że ta jednostka straży pożarnej była w systemie ratowniczo-gaśniczym. To będziemy rozpatrywali podczas omawiania drugiego punktu obrad. Na razie skupmy się ogólnie na tej tematyce, a później przejdziemy do szczegółów. Przejdziemy teraz do pytań. Bardzo proszę, pani profesor Łybacka.

Poseł Krystyna Łybacka (SLD):

Dziękuję bardzo. Mam pytanie do pana ministra i do pana komendanta. Ono nie wiąże się bezpośrednio z materiałem, który jest przedmiotem naszej dyskusji, ale wiąże się z nim merytorycznie. Istnieje tzw. straż ochrony lotnisk. To jest niewielka grupa ludzi, która funkcjonuje w oparciu o zupełnie inne regulacje prawne, aniżeli straże, o których dzisiaj mówimy. To jest grupa, która na razie bezskutecznie od dłuższego czasu domaga się, aby uregulowano ich status prawny. Oni bardzo często pracują ramię w ramię z osobami, o których dzisiaj rozmawiamy. Tymczasem traktowani są jako cywilni pracownicy na zupełnie innych zasadach. Oni nawet proponują, że bardzo chętnie przyjęliby rozwiązania, które są wstępną propozycją, będącą finalnym efektem rozmów na temat reformy emerytur mundurowych. Czy panowie znacie ten problem? Czy może być jakoś uregulowany? To jest niewielka grupa osób.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Pani profesor, według mojej wiedzy straże zakładowe nie są w ogóle w systemie służb mundurowych. Nie tylko SOL, który został stworzony później, ale np. zakładowe straże pożarne też nie są w tym systemie. To nie jest problem dotyczący pewnej wąskiej grupy. Jest o wiele szerszy. To w ramach sprostowania.

Poseł Krystyna Łybacka (SLD):

Grupa lotniskowa jest istotna, z uwagi na charakter pracy. Czym innym jest straż zakładowa w niedużym zakładzie peryferyjnym, a czym innym jest straż ochrony lotnisk, która tak naprawdę przejmuje szereg obowiązków związanych wprost z bezpieczeństwem.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję. Teraz pan poseł Siarka, później pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Edward Siarka (SP):

Dziękuję. Temat jest bardzo poważny. Dziękuję panu przewodniczącemu, że znajduje on w naszej Komisji swoje miejsce. Kilkakrotnie wracała sprawa zakładowych straży. Jest tak jak powiedział pan komendant, że tych zakładowych straży powinno być ok. 120. W 100% jest trudno powiedzieć. Ważne, żeby dzisiejsze spotkanie w tej sprawie skończyło się taką konkluzją, że może warto policzyć, ile jest tych straży. Tak na dobrą sprawę nie jesteśmy w stanie powiedzieć, ilu jest ludzi w tym systemie. Kiedy zajmowałem się tym, próbowaliśmy to policzyć. Pomiędzy informacjami od panów reprezentujących zakładowe

straże pożarne, a danymi, którymi dysponowało ministerstwo, czy komendant główny były rozbieżności. Umówmy się, że były dosyć poważne. Chodziło m.in. o kwestie, o których mówiła pani profesor Łybacka, czyli kwestie emerytalne. Warto, abyśmy wrócili do tego tematu.

Ostatnie wydarzenia na lotnisku w Warszawie pokazały, że mamy do czynienia z profesjonalną służbą, która historycznie, jak powstała PSP, zdecydowała, że będzie strażą zakładową. Jak przyjrzelibyśmy się temu bliżej, ludzie podpisywali oświadczenia, że godzą się na pozostanie w tym systemie. Późniejsze przekształcenia spowodowały, że dzisiaj z perspektywy czasu trzeba powiedzieć, że rozwiązania dla nich, bo są rzeczywiście traktowani jako cywile, trochę są odbierane jako dyskryminujące. Temat jest do dyskusji. Trzeba byłoby to przeanalizować. Być może są potrzebne jakieś przepisy, które uregulowałyby tę sprawę jasno, żeby nie było takich sytuacji, że grożą nam wręcz likwidacje zakładów, bo gdzieś z powodu oszczędności zniknęła zakładowa straż pożarna. To zdarza się dość często w obecnej sytuacji ekonomicznej. Nie mam szczegółowych pytań, bo temat jest bardzo duży i otwarty.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Moją intencją jest, żeby poruszać trudne tematy. Próbujemy mierzyć się z trudnymi tematami, a nie tylko łatwymi. Wydaje mi się, że jest to nasza rola i mogę to zadeklarować. Zresztą tak było w poprzedniej kadencji, wiadomo było, że jeśli zaczynaliśmy temat, to go kończyliśmy. To nie było tak, że odbyło się jedno posiedzenie. Dopóki nie uregulowaliśmy jakiegoś tematu, to się nim zajmowaliśmy. To jest wiadome, ale tylko powtarzam. Pan przewodniczący Polaczek, później pan poseł Woźniak i pani poseł Żmuda-Trzebiatowska.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie komendancie, szanowni państwo, przy okazji omawiania punktu, przy którym jesteśmy, poczynię kilka uwag. Po pierwsze, chcę podać jako informację, że jestem reprezentantem grupy wnioskodawców, która zgłosiła w styczniu wniosek do Trybunału Konstytucyjnego o stwierdzenie niezgodności z Konstytucją RP art. 32 ust. 1 zdanie drugie ustawy o ochronie przeciwpożarowej, w zakresie niedopuszczalnego pozbawienia gwarancji emerytalnej strażaków lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Jest to ponowienie wniosku, który był zgłoszony w poprzedniej kadencji. Z uwagi na to, że kadencja zakończyła się nie został rozpatrzony. Wspominam o tym w związku z zamiarami rządu wydłużenia wieku emerytalnego. Tutaj powstaje problem systemowy. Po pierwsze, sprowadza się do tego, iż część straży na lotniskach funkcjonuje na zasadach powszechnych, z obowiązkiem wykonywania tych funkcji do 65 roku życia. Przypominam, że ruch lotniczy w Polsce w ciągu kilku lat od wejścia Polski do Unii Europejskiej wzrósł wielokrotnie. Mówię nie tylko o liczbie pasażerów. W zależności od różnych portów regionalnych, czy Okęcia, mamy wzrost od 100 do kilkuset procent w stosunku do 2004 r. Liczba operacji lotniczych to ponad 70% więcej niż kilka lat temu. Mamy normy międzynarodowe, które obligują również jednostki ratowniczo-gaśnicze na lotniskach do określonego czasu reakcji. Ten czas reakcji na lotnisku w Warszawie i dojazd do końca pasa jest określony do 2 minut oraz 35 sekund na wyjazd dla zespołu. W innych portach regionalnych o niższej kategorii jest to do 4 minut. Przy okazji ewolucji całego tego obszaru ważnego gospodarczo, jakim jest kwestia lotnictwa cywilnego i potrzeba bezpieczeństwa, powstaje systemowy problem. Proponowałbym, żeby nie oceniać tego przez fakt lądowania kapitana Wrony w Warszawie, 1 listopada. Można powiedzieć, że czas rekcji był odpowiednio przygotowany z użyciem wielu służb i środków.

Moje pytanie do rządu sprowadza się do tego, czy państwo w ramach zmiany Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego i uwzględnienia również tego elementu, jakim są lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze, będą proponowali jakieś zmiany ustawowe, które wychodziłyby naprzeciw tym zastrzeżeniom parlamentarnym w związku z aktualnym stanem prawnym? Jak będzie się przedstawiała kwestia „straży na lotniskach”? Jakie państwo będziecie zgłaszali uwagi podczas konsultacji dotyczących tzw. reformy emerytalnej? Nie wyobrażam sobie strażaka w wieku 67, który w ciąg 30 sekund będzie w samochodzie i pojedzie na akcję. Takie są konsekwencje tego dzisiejszego stanu i braku ewentualnych korekt, gdyby to zostało utrzymane, to wkomponowałoby tę

grupę zawodową w nowe regulacje. Nie odnoszę się do ewentualnego rozstrzygnięcia tej sprawy przez Trybunał. Jest to pytanie co do zasady. Jaki jest pogląd rządu? Czy ta kwestia była omawiana w kontekście zmian emerytalnych wydłużających powszechne warunki przejścia na emeryturę od 67 lat w odniesieniu w szczególności do straży lotniskowych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję. Pan poseł Tadeusz Woźniak, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Woźniak (SP):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Nie chciałbym, aby te słuszne sprawy emerytalne zdominowały naszą dyskusję. Te projekty niedługo będą. Proszę nie sugerować rozstrzygnięcia dyskusji, ale chciałbym poruszyć sprawy organizacyjne. To jest poważny problem z całym systemem. To nie jest moja ingerencja. Jeśli chcecie, to możemy w ten sposób dyskutować.

Poseł Tadeusz Woźniak (SP):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie komendancie, zakładowe straże pożarne zaczęły znikać z naszej krajowej sceny pożarniczej w momencie przemian ustrojowych, politycznych i gospodarczych. To było naturalne, ponieważ likwidowane były zakłady pracy, głównie państwowe i w związku z tym rozwiązywane były także zakładowe straże pożarne. Trzeba przyznać, że kiedy wyprzedawano majątki zakładów sporą liczbę sprzętu przejęły po nich ochotnicze straże pożarne. To doposażenie było znaczne. Znam takie przypadki, że doposażono jednostki ochotnicze.

Panie przewodniczący, nie da się odejść od niezwykle ważnej kwestii, tym bardziej, że strażacy lotniskowi zgłaszają się do nas, posłów, ze swoimi postulatami, aby ustawowo określić ich status prawny. Tak naprawdę on nie jest do końca uregulowany. Nie będę odkrywczy, że są to wysoko wykwalifikowane służby ratowniczo-gaśnicze. Są to ludzie gotowi w każdej chwili do uczestnictwa w akcji ratowniczej na najwyższym poziomie trudności. Powinna być odrębna regulacja, bo ich albo powinno się przyjąć do zasobów PSP, być może nie jest to najlepsze rozwiązanie, bądź uregulować to odrębną ustawą o strażach lotniskowych. Myślę, że byłoby to najwłaściwsze rozwiązanie, ponieważ jest to służba, która w pełni zasługuje na takie oddzielne uregulowania. Mimo, że każdy głos dotyczy tego problemu, to tego tematu nie można bagatelizować, bo jest on niezwykle istotny. Z czasem będą tworzyły się problemy, o których wspomniał pan poseł Polaczek, a więc kwestia przechodzenia na emeryturę już dzisiaj i kwestia wieku oraz możliwości wyjazdowych do akcji. Te wszystkie sprawy wymagają uregulowania i wydaje mi się, że regulacje powinny nastąpić w miarę szybko.

Chciałbym zapytać pana ministra i pana komendanta, jakie jest stanowisko resortu oraz komendanta głównego w kwestii zakładowych straży pożarnych, a w szczególności straży lotniskowych? Wydaje się, że mamy problem. Wyraźnie go słychać we wszystkich wypowiedziach przedmówców i moim własnym. Wymaga to pilnej pracy i regulacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję. Pani poseł Ewa Żmuda-Trzebiatowska, bardzo proszę.

Poseł Ewa Żmuda-Trzebiatowska (PO):

Panie ministrze, mamy wprawdzie informację z dnia 28 marca 2012 r. Z racji tego, że jestem mieszkanką Świnoujścia, chciałam wybiec troszeczkę w przyszłość. Mieszkańców Świnoujścia intryguje, w jaki sposób będzie chroniony w systemie ratowniczo-gaśniczym terminal LNG? Są różne spekulacje, m.in. radnych, na ten temat. Pojawiają się niepokoje. Jeżeli nie można teraz, to chciałabym później prosić o informację na ten temat.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Pani poseł, to miał być drugi punkt. Dlatego wywołałem ten temat, bo w Gdańsku mamy naftoport. Tak naprawdę to jest polska najbardziej strategiczna inwestycja, o wiele ważniejsza dla naszego państwa niż rafineria. Później jest właśnie gazoport.

Poseł Ewa Żmuda-Trzebiatowska (PO):

Przepraszam bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Nic się nie stało. Będziemy o tym mówili w drugim punkcie, ale to był również powód, aby wywołać temat na posiedzeniu Komisji, ponieważ wiem, że są z tym problemy. Pan poseł Zbigniew Sosnowski, bardzo proszę.

Poseł Zbigniew Sosnowski (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pan komendant zwrócił uwagę na fakt, że zakładowych straży pożarnych powinno być ok. 120. Wobec tego chciałbym zadać konkretne pytanie i ewentualnie zgłosić wniosek. Otóż pytanie brzmi, nie wiemy, ile jest tak naprawdę zakładowych straży pożarnych. W związku z tym, czy jesteśmy w stanie podjąć działania, które doprowadzą do ustalenia tej liczby? Dlaczego to jest ważne? Jest to ważne z innego punktu widzenia, bo dzisiaj moje koleżanki i koledzy skupiają się tylko na strażach lotniskowych. Poszerzę problem. Jeżeli widzimy straże lotniskowe, to musimy widzieć straże morskie, straże działające przy petrochemiach, czyli potężnych zakładach rafineryjnych. Moi drodzy, jeśli chcemy się przekonać, która ze straży jest ważniejsza, to myślę, że jest to dość niebezpieczne pole. Dla mnie wszystkie z nich wykonują równie niebezpieczne zadania.

Słusznie pan poseł Polaczek podjął temat spraw emerytalnych. Nie chciałbym dyskutować tylko o strażach lotniskowych, ale także i o pozostałych. Skoro będziemy dyskutowali o sprawach emerytalnych dla służb mundurowych, to żeby merytorycznie rozmawiać o tych sprawach, musimy wiedzieć ilu strażaków w nich funkcjonuje. Pamiętajmy o jednej rzeczy. Jeżeli mówimy o emeryturze, to chciałbym z całego serca dać im wszystkim. Tylko musimy mieć świadomość, że rodzi to duże skutki finansowe. Jeśli będziemy podejmowali te decyzje, to musimy wiedzieć o czym rozmawiamy i dlaczego. Niezbędne jest ustalenie liczby straży zakładowych, żebyśmy mogli merytorycznie dyskutować na te tematy. Prosiłbym nie koncentrować się tylko na strażach lotniskowych. One są bardzo ważne, ale te działające na lotniskach i przy rafineriach są tak samo ważne. Patrzymy całościowo na problem. Ponawiam wniosek, żeby dowiedzieć się o jakiej liczbie strażaków mówimy.

Tu kryje się inne niebezpieczeństwo, ponieważ mamy inne zakłady produkcyjne, w których strażak pracujący tam, jest narażony na ogromne niebezpieczeństwo. Chciałbym, abyśmy popatrzyli na problem bardziej całościowo, mając świadomość ewentualnych wydatków budżetowych. Zawsze starałem się unikać tej polityki z prawdziwego zdarzenia jako minister, dzisiaj też. Nikt nie uregulował tej sprawy w przeszłości. Ani mój rząd, ani ja, jako wiceminister i ponoszę za to odpowiedzialność. Nie zrzucam tu na nikogo odpowiedzialności, ale pokazuję, że jest szerszy problem, który trwa przez lata. Do mnie jako wiceministra zgłaszały swoje propozycje emerytalne, żeby przyłączyć do ustawy służb mundurowych także straże morskie. Chciałbym, żebyśmy patrzyli szeroko w tym kontekście. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W nawiązaniu do mojego wystąpienia i wystąpienia pana Sosnowskiego, zwracam uwagę, żeby nie skupiać się na straży lotniskowej, bo to jest pewien element. Podkreślam, że jest to służba poza tym systemem. Po drugie, to jest jedyna służba ratowniczo-gaśnicza, która ma ściśle określone normy międzynarodowe. Chodzi o normy czasu reakcji. Pozostawienie tego tematu samemu sobie w kontekście zapowiadanych decyzji rządu, choćby w sprawach emerytalnych, po prostu pogłębia problem. Przedstawiciele MSW

będą formułowali w tym zakresie jakieś wnioski, dowiemy się o tym przy okazji innych pytań, które będziemy zadawali.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Bardzo proszę, pan minister.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Spróbuję zrobić wstęp. Jeśli będą szczegółowe pytania po wypowiedzi pana generała, czy pani dyrektor, to na nie odpowiemy. Obserwowałem coś takiego. W momencie rozpoczęcia prac nad ustawą emerytalno-rentową służb mundurowych pojawiło się sporo grup zawodowych, które zapragnęły znaleźć się w tym gronie. To odżyło z dużym impetem. Mamy dużą aktywność celników i innych służb.

Spotkałem się z reprezentacją związków zawodowych straży lotniskowych ze wszystkich portów lotniczych w Polsce. Rozmawialiśmy dobre półtorej godziny. Po pierwsze, trzeba popatrzeć na stan prawny. Porty lotnicze są to instytucje komercyjne, na które prawo międzynarodowe narzuca spełnienie pewnych standardów bezpieczeństwa, w tym posiadanie jednostek strażackich, które są w całości finansowane przez te firmy. To nie jest budżet państwa, który płaci za etaty, tak jak w PSP, tylko robią to zakłady pracy. Nie wiem, bo to dawne lata, ale kiedyś znaleźli się oni w ogólnej ustawie emerytalnej.

W rozmowie ze związkowcami wyszło na to, że oni rozumieją to, że nowa ustawa emerytalno-rentowa dla służb mundurowych ma iść w tym kierunku, aby ograniczać przywileje, a nie je mnożyć, czyli dopisywać nowe grupy zawodowe do tych uprzywilejowanych, tylko maksymalnie je ograniczać. W zasadzie po całej tej dyskusji wyszło na to, że satysfakcjonowałoby ich tylko ograniczenie, czy zmiana wieku, w którym przechodziliby na emeryturę. Tutaj słusznie zauważył pan poseł Polaczek, że 67-letni strażak w podziale bojowym, to trochę nie za bardzo. Wiem, że ci panowie brali udział w konferencji uzgodnieniowej na temat ustawy. Ja nie prowadzę ustawy emerytalno-rentowej. Jej los za chwilę znajdzie się w państwa rękach, ponieważ z Rady Ministrów trafi do Sejmu i będzie tutaj, zapewne burzliwie dyskutowana. Natomiast chcę powiedzieć, to co podkreślił pan poseł Sosnowski i pan poseł Polaczek, uchylenie drzwi dla jednej grupy, czyli straży lotniskowych, spowodowałoby lawinę niezadowolenia w pozostałych służbach zakładowych. Jeżeli mielibyśmy rozmawiać to o wszystkich zakładowych strażach pożarnych. Na pewno nie pozostałoby to bez echa.

W zasadzie państwa pytania sprowadzały się do tego, jakie jest stanowisko resortu. Jest ono dokładnie takie, jak kształt projektu ustawy emerytalno-rentowej dla służb mundurowych, który trafił pod obrady Rady Ministrów. Jaki projekt przygotuje Rada Ministrów, tego nie wiem. Prawdopodobnie w bardzo zbliżonym kształcie i wtedy trafi do Sejmu. Jeżeli chodzi o wiek emerytalny, to całkowicie się zgadzam. Sześćdziesięciolatek nie bardzo będzie mógł gasić pożary.

Jeśli będziemy mówili już o konkretnych sprawach, to oczywistym jest, że my tych strażaków bardzo dokładnie policzymy. To nie jest problem. Choćby jutro wydam polecenie, aby to zweryfikować. To nie jest też armia. Na lotniskach jest ok. 500 strażaków. Z rozmowy z panem komendantem wiem, że w portach morskich jest to ok. 340 osób. W sumie to nie będzie duża grupa i nie będzie tego trudno zweryfikować. Myślę, że trzeba będzie konsekwentnie egzekwować od firm, które mają obowiązek posiadania tych straży, informowanie na bieżąco resortu o zamiarze likwidacji, czy o przeprowadzonej likwidacji jednostki. To jest święty obowiązek zapisany ustawowo. Tyle mogę powiedzieć na teraz. Pan komendant i pani dyrektor uzupełnia moją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Panie generale, istotne dla mnie jest to, ile było takich zdarzeń, i że były jednostki w krajowym systemie, a wy nawet o tym nie wiedzieliście, że są likwidowane. To jest dla mnie bardzo niebezpieczna sytuacja, nie mówiąc już, że patologiczna. Jednostki są wpisane w system. Nie jest tak łatwo być w Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym, zwłaszcza przy jednostkach OSP. Jak ktoś się na tym zna, to wie jakie trzeba spełnić wymogi. Nagle okazuje się, że na mapie, którą dysponuje komendant główny nie ma

pewnych wytyczonych jednostek. Jest tam „dziura”, dlatego jak można byłoby zwrócić uwagę na ten bardzo istotny element. Sam zetknąłem się z takim zdarzeniem.

Komendant główny PSP Wiesław Leśniakiewicz:

Dziękuję bardzo. Jako PSP naprawdę jesteśmy zainteresowani tym, żeby zakładowe służby ratownicze funkcjonowały w poszczególnych zakładach. Naprawdę robimy wszystko, żeby utrzymać ich potencjał organizacyjny i sprzętowy. Co prawda nie mamy zbyt mocnego mechanizmu. Jedynym mechanizmem, którym możemy oddziaływać to jest poziom przygotowania strażaków, który musi być adekwatny do przygotowania strażaków PSP. To jedyny obszar oddziaływania, w którym możemy egzekwować możliwości dobrego przygotowania jednostek ochrony przeciwpożarowej, które funkcjonują w zakładach, z wyjątkiem lotniskowych straży pożarnych, których dotyczy prawo lotnicze i przepisy wykonawcze. Określają, w jaki sposób ma być zorganizowana lotniskowa straż pożarna, w zależności od tego jakiej wielkości i gabarytu przyjmowane są statki powietrzne na danym lotnisku. Na pewno musimy się przyglądać tym 125, o których mówiliśmy, jaki jest dzisiaj poziom i które faktycznie funkcjonują. Co innego, że są w ewidencji, a co innego, że są to faktycznie funkcjonujące jednostki straży pożarnej.

Nie mamy zbyt wielu chętnych do włączenia do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego ze strony zakładowych służb ratowniczych. To jest umowa cywilno-prawna, w której zarówno prowadzący zakład i jak również zakładowa służba ratownicza chcą wziąć udział w systemie. Dzisiaj mamy pięć jednostek, które są włączone do systemu. Są to głównie jednostki funkcjonujące w dużych, petrochemicznych zakładach. One działają w ramach regulacji wynikających z rozporządzenia o Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym i autentycznie są zaangażowane do działań ratowniczych nie tylko na terenie swojego zakładu, ale również poza swoją siedzibą. Takie są relacje i z tego tytułu otrzymują na utrzymanie pewien ekwiwalent finansowy. Co prawda nie jest to bardzo wygórowana kwota, tylko symboliczna.

Z reguły w momencie, w którym używamy jednostki zakładowych straży pożarnych do działań ratowniczych poza swoim terenem działania, to te jednostki wystawiają nam rachunek. To jest sytuacja, z którą mieliśmy do czynienia na terenie jednostki działającej w Krakowie – Huta im. Sendzimira. Patrzę tutaj na pana posła. Pamiętam, że wysłaliśmy jednostkę poza jej teren działania do gaszenia tramwaju, bo była najbliżej. Potem okazało się, że wystawiono nam takich rachunek, że musieliśmy ponieść koszty, ponieważ są to jednostki komercyjne. Zarówno w portach lotniczych i innych zakładach o różnej strukturze własności to są jednostki funkcjonujące w ramach danego zakładu. Dlatego to co mówi pan minister jest to lekko sceptyczne podejście do uwarunkowań, choćby nawet emerytalnych i odnoszących się do ludzi pracujących w tychże zakładach. Tak jak powiedziałem, jak najbardziej widziałbym ich w tej uprzywilejowanej grupie. Pamiętajmy o tym, że wszystkie zakładowe służby ratownicze pracują w zakładach komercyjnych i są utrzymywane przez te zakłady. Dlatego mamy problemy z zakładowymi strażami pożarnymi, że szukając oszczędności i ograniczenia kosztów, wielu spośród tych, którzy mają takie jednostki na swoim terenie, likwiduje, ogranicza ich zasięg działania albo zmienia ich formułę, dokładając im inne, dodatkowe zadania.

Bardzo często zakładowe jednostki straży pożarnych są używane do działań prewencyjnych, zabezpieczenia procesów technologicznych, czego my, jako straż pożarna nie realizujemy. Tak jest przede wszystkim w tych zakładach przemysłowych, w których prowadzone są prace niebezpieczne pożarowo i trzeba utworzyć pewien panel bezpieczeństwa. Dlatego w niektórych miejscach funkcjonujące zakładowe straże pożarne, jako jednostki ochrony przeciwpożarowej realizują usługę ratowniczą i prewencyjną dla kilku zakładów znajdujących się na danym terenie. Podpisują stosowne umowy, tworzą określone spółki i różną formę własnościową, ale realizują usługę zabezpieczenia prewencyjnego na terenie kilku zakładów, które są w obrębie ich działalności. To też jest dosyć ciekawe rozwiązanie, bowiem my na pewno takiej usługi jako PSP nie będziemy nigdy realizowali. Jesteśmy formacją ratowniczą i nie możemy delegować zasobów ratowniczych do zabezpieczenia procesów technologicznych,

ponieważ możemy być potrzebni w innych sytuacjach. Nie dotyczy to imprez masowych, gdzie również realizujemy pewne zadania, ale zwiększamy zasoby ratownicze na rzecz zabezpieczenia danej imprezy, choćby nawet w formie odpłatnej. Wtedy odprowadzamy to do budżetu państwa.

Jesteśmy zainteresowani dobrym poziomem, ale egzekucja z naszej strony jest ograniczona. Mamy np. o wiele lepszy system oddziaływania na OSP, na ich poziom przygotowania. Wobec nich realizujemy inspekcje gotowości bojowej. Sprawdzamy mobilność działania. W stosunku do zakładowych służb ratowniczych w ogóle nie mamy oddziaływania władczego, w tym również do lotniskowych straży pożarnych. Za ten obszar odpowiada inna państwowa instytucja, która nadzorując lotniska, sprawdza poziom przygotowania lotniskowych straży pożarnych do wykonywania określonych zadań.

Są sfery, w których funkcjonowanie tego typu podmiotów jest nieodzowne. Będziemy o tym mówili w odniesieniu do portów morskich. Forma dzisiaj funkcjonujących służb ratowniczych jest najlepszym rozwiązaniem dla tego państwa. Z ekonomicznego punktu widzenia, zakładowe straże pożarne utrzymują się z tego co zarobią, nie generując dodatkowych kosztów dla budżetu państwa. Tyle moich refleksji odnoszących się do formuły działania zakładowych służb ratowniczych.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Podobnie jest na przykładzie portów morskich. Jest to złożony problem. Z jednej strony są to z reguły przedsiębiorstwa, z drugiej strony jest to bardzo ważny interes państwowy. Teraz stajemy przed wyzwaniami w Świnoujściu, takie padło pytanie Ewy. Także w Gdańsku jest naftobaza. Są to bardzo ważne inwestycje. Co jest istotne, porty po zbudowaniu korytarza TEN, czy budowie korytarza TEN, zwiększyły obrót. Porty w Gdyni i Gdańsku zaczynają być konkurencyjne do portów niemieckich i holenderskich. To wyraźnie widać, a te porty są blisko dużych miast. U nas realizuje się, czy wykonuje pewne czynności. Ogranicza się np. straż pożarną, bo nie było tego typu głośnych zdarzeń, czy tragedii w portach. Jak był pożar hali, to „Strażak” uczestniczył w gaszeniu tego pożaru tam, gdzie była stocznia z poziomu wody. Dzięki skuteczności tych jednostek nie dochodzi do tragedii. Obawiam się, że przez pozbawione braku wyobraźni działanie doprowadzamy do tragedii i wtedy dopiero zaczniemy działać i tworzyć cały system. Ciągle mamy manierę Polaka, który jest mądry po szkodzie. Przepraszam ze ten wstęp, ale chciałem przygotować to odnośnie do straży portowych. Panie komendancie może pan rozpocznie, a później oddamy głos gościom.

Komendant główny PSP Wiesław Leśniakiewicz:

Krótkie wprowadzenie odnośnie do kwestii portowych straży pożarnych. Proszę państwa, żeby być strażakiem w portowej straży pożarnej trzeba mieć zarówno kwalifikacje strażackie, mówiąc kolokwialnie, ale muszą to być również marynarze. W związku z tym jest to połączenie dwóch funkcji. Nawet na jakimś etapie dokonaliśmy pewnych symulacji, jakie należałoby ponieść koszty związane z tym, aby portowe straże pożarne stały się jednostkami PSP. Nie chciałbym podawać liczb, bo są one tylko i wyłącznie szacunkowe, ale były to dziesiątki milionów złotych, aby na dobrym poziomie utrzymać funkcjonowanie portowych straży pożarnych z pewnymi zadaniami, które dzisiaj realizują na terenie tychże portów. Nie ulega wątpliwości, że portowe straże pożarne muszą funkcjonować. Obojętnie w jakiej formie własnościowej, ale stanowią one bardzo ważny element zabezpieczenia całego transportu morskiego, odbywającego się w naszej strefie portu i nie tylko.

Byliśmy ogromnie zaniepokojeni sytuacją, która została wygenerowana na terenie Gdańska. Była to kwestia likwidacji jednego z podmiotów, który realizował dosyć ważne zadanie. Był to podmiot komercyjny realizujący zadania na rzecz również podmiotu komercyjnego w oparciu o jego strukturę własności. Czy dobrze mówię? Państwo na pewno lepiej znają sytuację. Komendant wojewódzki dostrzegając problem związany z podjęciem działań obojętnie jak uzasadnionych, dostrzegał problem związany z likwidacją obszaru ważnego z punktu widzenia zabezpieczenia operacyjnego i wsparcia jednostek PSP w wypadku działań lądowych. Było to wielokrotnie mówione, że te statki

dają nam pewną możliwość wsparcia operacyjnego i likwidacji skutków pożarów, które mogą się dziać na wybrzeżu. Nie mówię już o całym procesie zabezpieczenia trudnego transportu materiałów niebezpiecznych, który dokonuje się w obszarze portu.

Za jak najbardziej zasadne widzieliśmy podjęcie dyskusji, albo szukania możliwości wsparcia wszystkich tych, którzy byli zaangażowani w bezpieczeństwo tychże portów. Negowaliśmy poczynania zarządzającego tym portem w stosunku do podejmowanych działań. Co prawda na dzień dzisiejszy zaproponowano nam pewien sposób zabezpieczenia portów z uwzględnieniem statków, które są tam w dyspozycji, ale niepokoi nas również fakt, że jeden z tych statków ma być zlikwidowany. Łatwo jest coś zlikwidować, a trudniej jest potem odbudować. Wiem, że nie są to małe koszty, a z uwagi na strukturę własności nie wiem, czy ktoś podejmie ryzyko zakupu, czy też odbudowy lub stworzenia dodatkowych środków, które są niezbędne na zabezpieczenie. Co prawda są to instytucje komercyjne, ale działają na rzecz bezpieczeństwa całego transportu i oddziaływania na całą populację mieszkańców, którzy tam znajdują się. Pamiętajmy jeszcze o jednej rzeczy. Są tam zakłady dużego i zwiększonego ryzyka wystąpienia awarii przemysłowych. Jednym z kryteriów wyrażenia zgody przez komendanta wojewódzkiego na funkcjonowanie tych zakładów był fakt zabezpieczenia operacyjnego przez podmioty, które świadczyły usługę ratowniczą na tym terenie.

Pan przewodniczący wspomniał o dwóch obszarach bezpieczeństwa, w tym o nowym gazoporcie na terenie Świnoujścia. Jest założenie, że tam powinna powstać zakładowa służba ratownicza, która będzie miała za zadanie ochronę tego zakładu i minimalizowanie jakichkolwiek ryzyk wystąpienia sytuacji niebezpiecznych. Przede wszystkim technologia musi gwarantować minimalizowanie możliwości wystąpienia sytuacji niebezpiecznych. Zawsze mogą wystąpić tego typu sytuacje. Zrodził się nawet pomysł, aby ewentualnie spróbować połączyć funkcjonującą, szczątkową jednostkę PSP na terenie Świnoujścia z możliwościami inwestycyjnymi, które stwarza nam budowany gazoport. Jeżeli mielibyśmy przejąć pewne zadania, autentycznie świadczone na rzecz podmiotu komercyjnego, niezależnie jaka jest struktura własności, musielibyśmy mieć gwarancję, że inwestor stworzy nam warunki do funkcjonowania jednostki PSP i ją utrzyma. Nie musi być to koniecznie w układzie etatowym, ale musi być utrzymanie sprzętowe i zagwarantowanie odbudowy itd.

Mamy swoją określoną strukturę na rzecz tego miasta i jego mieszkańców. Przejmując dodatkowe zadanie stawiamy pewne warunki, w tym również zwiększenie obsad etatowych w tej jednostce. Tego nie jestem w stanie zrobić w ramach etatów, które są w gestii komendanta głównego, bo gdzieś musiałbym zabrać, żeby przenieść do Świnoujścia. Takiej możliwości na dzień dzisiejszy nie ma. Nie będzie stworzona możliwość w stosunku do naszych jednostek, które funkcjonują na terenie tego województwa. Gazoport będzie musiał stworzyć własną służbę ratowniczą zgodnie z przyjętym raportem o bezpieczeństwie i programem bezpieczeństwa dla tego gazoportu. Zostanie wybudowany obiekt wraz ze sprzętem na rzecz bezpieczeństwa gazoportu. W procesie inwestycyjnym zostało to założone. Tyle mojego wstępu.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

W Gdańsku była taka sytuacja, w której komendant wojewódzki nie wiedział, że są podjęte działania likwidacyjne dla niektórych jednostek. Oddam głos gościom. Proszę się przedstawić.

Przedstawiciel Portowej Straży Pożarnej „Florian” Bolesław Suchocki:

Dziękuję. Szanowni państwo, chciałem powiedzieć na temat całej genezy, zamętu jaki stworzył się wokół specjalistycznej, zakładowej straży pożarnej jaką jest Portowa Straż Pożarna w porcie gdańskim. Dotyczy to nie tylko Gdańska, ale także Gdyni.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Prosimy o przedstawienie się. Jest to potrzebne do protokołu.

Przedstawiciel PSP „Florian” Bolesław Suchocki:

Bolesław Suchocki. Jestem ekspertem ds. ochrony przeciwpożarowej w Izbie Morskiej w Gdyni i Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w Gdyni. Przedtem pracowałem jako

komendant portowej straży pożarnej i również jako komendant Portowej Straży Pożarnej „Florian". Cały ten zamęt powstał w dwóch etapach. Pierwsza sprawa to 1991 r., kiedy weszła nowa ustawa o ochronie przeciwpożarowej. Ta ustawa wyrzuciła uwarunkowania, które były postawione we wcześniejszej ustawie z 1975 r., która uwzględniała, że ochroną przeciwpożarową zajmowali się konkretni kierownicy resortów, czyli poszczególni ministrowie. Oni ustalali nadzór, organizacje jak i realizacje ochrony przeciwpożarowej. W 1991 r. nowa ustawa wprowadziła przepis, że za wszystko odpowiedzialny jest Minister Spraw Wewnętrznych, który w terminie do sześciu miesięcy od wejścia ustawy w życie, czyli od sierpnia 1991 r. powinien wydać nowe akty prawne. Jak mówił pan poseł Sosnowski do dnia dzisiejszego nie zostało to zrobione. Dlatego efekt jest taki, że praktycznie każda organizacja i realizacja ochrony przeciwpożarowej to jest widzimisię decydentów, którzy dbają tylko i wyłącznie o wynik finansowy. Trzeba uzmysłowić sobie pewną sprawę. Bezpieczeństwo kosztuje. Nigdy nie jest zyskiem w sensie pomnażania wyniku finansowego. Po prostu trzeba wykładać na to pieniądze. Skutkuje to później obniżeniem ryzyka zagrożenia pożarowego i ewentualnych strat.

Porty morskie składają się z części lądowej i morskiej. Są tam obiekty lądowe i statki. Są tam uwarunkowania specjalistyczne zagrożeń od ognia, wody i od innych materiałów znajdujących się w tym porcie, przede wszystkim materiałów niebezpiecznych. Efekt jest taki, że likwidacja tej części ochrony przeciwpożarowej albo pomniejszenie zdolności, czy intensywności oddziaływania na skutki awarii, spowoduje, że praktycznie wzrasta zagrożenie i ryzyko. Zagrożenia są kumulowane i jest ich coraz więcej.

Mówimy tu o lotniskach. Jest wielu pasażerów. Zgadzamy się z tym. Samolot przewozi 300-500 osób, natomiast statki pasażerskie, wycieczkowce, które zawijają do portu kilka razy więcej. Jak wiemy statki pasażerskie nie tylko przewracają się, ale także palą się. W związku z tym jest to zagrożenie istotne dla ludzi. Prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej wymaga nie tylko samochodu. Z całym podziwem dla naszych kolegów strażaków z PSP, którzy wykonują swoją pracę z takim samym zagrożeniem, jak i strażacy morscy, czy portowi, ale trzeba widzieć specyfikę tych zagrożeń. Likwidacja tego przez decydentów, którzy decydują o wynikach finansowym bez oglądania się na ustalenia formalnoprawne dotyczące likwidacji i przekształcania jednostek. Jest to rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z 1991 r. jak również rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1993 r., które określają pewną procedurę, jaka musi być wykonana, żeby przekształcić, zlikwidować, czy powołać jednostkę. Te procedury nie zostały przeprowadzone. Nie została przeprowadzona analiza zagrożeń i ocena ryzyka zaistnienia awarii. Nie zostały uwzględnione wymagania międzynarodowe. Chciałem państwu zwrócić uwagę, że jeżeli chodzi o morską ochronę przeciwpożarową w porcie, to obowiązuje nas również prawidło piętnaste rozdziału piątego „Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu". Nasze państwo ratyfikując konwencję zgodziło się z tym, że musimy zabezpieczyć żeglugę i porty oraz ludzi, którzy tam pracują. Z drugiej strony powstają nowe bazy z niebezpiecznymi materiałami. W Gdańsku naftoport, Gaspol, terminal kontenerowy, który przeładowuje w dużej liczbie materiały wybuchowe, czy też inne miejsca, w których prowadzone są takie działania. To samo powiedziała pani poseł o terminalu LNG. Znam ten problem, bo często bywam tam zawodowo. Biorę tam udział w produkcji. Trzeba tam naprawdę wielkich zabezpieczeń, ale same zabezpieczenia techniczne nic nie znaczą bez ludzi. To muszą być wyspecjalizowani ludzie.

Padło stwierdzenie o emeryturach. Jest to problem, który poruszaliśmy już od dawna. Nikt z nas, nawet przy wypadku drogowym, kiedy nasz samochód uległ awarii, nie życzyłby sobie, aby ratował nas 67-letni człowiek. Mam 41-letnie doświadczenia w ochronie przeciwpożarowej, a pracowałem na różnych stanowiskach operacyjno-liniowych, technicznych tych pożarów, nieszczęść i innych tragedii, widziałem sporo. Nikt nie życzyłby sobie, żeby ten człowiek go ratował, bo to tego człowieka trzeba ratować w takich sytuacjach. To jest problem, który chciałbym pozostawić pod rozwagę tym, którzy decydują w jakim wieku przejść na emeryturę. Kto, kiedy i w jaki sposób będzie to realizował.

Ważną sprawą jest to, jak wybrnąć z tej sytuacji. Taką podstawową sprawą jest ustalenie jakiejś mocnej podstawy prawnej istnienia zakładowych jednostek straży

pożarnej. Nie tylko portowej, morskiej, ale także innych zakładowych straży pożarnych. Podstawa prawna, która reguluje te sprawy musi się opierać o procedury, o które cały czas walczymy. Jest tam siedem punktów, które trzeba zrealizować rzetelnie i bezstronnie określić. Albo jest potrzebna, albo nie. Jeżeli jest potrzebna, to trzeba zrobić wszystko i nawet ponieść koszty utrzymania przez zarządzających tymi obiektami, które chronią zakładowe straże pożarne. To jest niezbędne i konieczne. Ponoć najciemniej jest pod latarnią, a ekonomiści nie widzą skutku jaki przynosi pożar, czy zdarzenie awaryjne. Wydanie w ciągu roku paru milionów na utrzymanie straży pożarnej może być pogrzebane tym, że stracimy parę, czy kilka miliardów złotowych z powodu spalenia się instalacji w rafinerii, statku w porcie, czy awarii samolotu na lotnisku.

Tutaj są furki. Lotniskowe straże pożarne mają podstawę. Jest to prawo o lotnicze. Prawo górnicze reguluje to w górnictwie. Natomiast gospodarka morska też ma możliwości, bo jest ustawa o bezpieczeństwie morskim, w której art. 84 można zinterpretować, że jest to podstawa do organizacji ochrony przeciwpożarowej. Przede wszystkim brak jest jednolitego kierownictwa organizacyjnego i realizującego wymagania ochrony przeciwpożarowej w urzędzie centralnym. Chodzi przede wszystkim o to, że ktoś praktycznie tę sprawę zainicjował, nadzorował i realizował tak jak te wymagania formalnoprawne powinny być załatwione. Są jeszcze inne możliwości, o których nie chciałbym mówić, żeby nie przedłużać mojego wstąpienia. Proszę mi uwierzyć, że są możliwości formalnoprawne, żeby zorganizować to w mocny sposób i bez możliwości manipulowania strażami zakładowymi, w tym portowymi strażami pożarnymi, tylko w celu uzyskania jakiegoś wyniku finansowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję. Chciałem powiedzieć, że ta bardzo dobra wypowiedź jest skierowana bardziej do Komisji Infrastruktury. Musimy pamiętać o tym, że zarządzanie portami i regulacje prawne to nie jest MSW, tylko Komisja Infrastruktury i minister odpowiedzialny za gospodarkę morską. Proszę bardzo przedstawić się.

Przedstawiciel Portowej Straży Pożarnej w Gdyni Mirosław Jastrzębski:

Nazywam się Mirosław Jastrzębski. Jestem oficerem i marynarzem w jednostce strażackiej. Z zawodu jestem mechanikiem i elektroautomatykiem. Pracuję w portowej straży pożarnej i obsługuję jedyny statek pożarniczy w porcie w Gdyni. Dlaczego mówię, że jest to jedyny, bo było ich więcej. Przeładunków i zagrożeń jest coraz więcej. Na lotnisku w samolocie mamy kilkaset osób. Na statku przypływa do portu ok. 6-7 tys. ludzi. Takich statków w porcie jest jednocześnie 3-4. To jest bardzo duża grupa ludzi. Nie jest to kwestia, że jeden statek, czy grupa ludzi jest w porcie. Tam jest koncentracja zagrożeń, typu ładunki chemiczne, nawozy, oleje napędowe, gaz. Wszystko to razem jest w jednym miejscu. Na paru hektarach ziemi jest kilka tysięcy różnych ładunków. Czy państwo zdajecie sobie sprawę, ile statek zabiera ze sobą ładunku w postaci oleju napędowego, żeby mógł płynąć. Statek, kontenerowiec, który wpływa do Gdańska ma 10 tys. ton paliwa tylko dla własnego napędu. Przychodzą przecież takie tankowce, a on taką ilość paliwa ma do własnego napędu. Nie mówię o ładunkach, które przywozi i o innych zagrożeniach. Proszę państwa, są także zagrożenia ekologiczne. Na nabrzeżu w porcie w Gdyni są zbiorniki z nawozami. Mieliśmy wypadek, w którym pociąg samoistnie ruszył i uderzył w zbiornik. Wylało się 10 tys. ton takiego paliwa. Udało się to opanować i przepompować do drugiego zbiornika. Zrobił to statek pożarniczy.

Jestem związkowcem. Działamy od dwóch lat w celu uzupełnienia luki prawnej, która powstała w wyniku działań tworzenia PSP. Działa ona do tzw. nabrzeża, a woda i to co się na niej dzieje praktycznie nie jest chronione. Nie ma na to żadnej ustawy. To, co powiedział mój przedmówca. Jest taka sytuacja, że są pewne niuanse, że można. Prezes portu w Gdyni uważa, że trzeba zaoszczędzić. Może zamieńmy profesjonalne zabezpieczenie w postaci „Strażaka" na założenie działka do holownika. Będziemy mieli coś w rodzaju wyrobu czekoladopodobnego. Niestety „Strażak" to chemia, zabezpieczenie ekologiczne, specjalne dwutlenki węgla, którymi można gasić inne jednostki, pompy, które mogą wydawać i zaciągać wodę. Mogą ratować statek kiedy tonie. Mieliśmy taki przypadek w porcie w Gdyni. Jeden z holowników uderzony przez statek zaczął tonąć.

Gdyby nie jednostka „Strażak” 14 z Portu Gdynia, to jednostka utonęłaby na samym wejściu do portu. Byłaby to duża strata dla portu, bo statki nie mogłyby pływać w tym miejscu. Trzeba byłoby prowadzić całą akcję ratowniczą.

Proszę państwa, apeluję, aby uzupełnić lukę prawną dotyczącą bezpieczeństwa. Żeby nie było takiej luki. Apelowałem do pani minister Wypych-Namiotko, która obiecała nam półtora roku temu w styczniu 2011 r., że spowoduje powstanie komisji, która uzupełni lukę prawną. Kto, w jaki sposób będzie tym zarządzał i za to odpowiadał. Podlega pod nią Urząd Morski w Gdyni, który decyduje o pewnych sprawach na terenie całego wybrzeża. Niestety, ani Urząd Morski, ani pani minister do tej pory nie doprowadzili do powstania żadnej ustawy i zmiany dotyczącej ochrony przeciwpożarowej w ustawie o portach.

Chcielibyśmy mieć taką ustawę, jak dla lotnisk. To też byłoby bardzo dobre. Może inną. Nie wiem, nie chciałbym narzucać jakichkolwiek rozwiązań. Uważam, że powinno zebrać się odpowiednie gremium. Są tutaj szefowie PSP, ministrowie i oni powinni zająć się tym, żeby nie doszło do sytuacji, w której stara się wmówić ludziom, że wystarczy postawić gaśnice, czy zamontować działko i już mamy wszystko dobrze. Tak nie może być, bo może stać się to, o czym mówił pan przewodniczący. To, że przez tyle lat nie ma żadnego wielkiego wypadku… To może zakończyć się bardzo źle. W okresie lata w porcie w Gdyni cumuje ponad 100 statków pasażerskich, tzw. wycieczkowców. Do tego przypływają codziennie dwa promy. Na każdym z nich jest ok. 1 tys. osób plus samochody. Są to statki ze Szwecji. Dodatkowo mamy jeszcze promy pasażersko-samochodowe z Finlandii.

Proszę państwa, Port Gdynia bije rekordy przeładunku. Zyski portu, które są przedstawiane na konferencjach prasowych to 90.000 tys. zł czystego zysku. Ten port naprawdę stać, żeby utrzymać portową straż pożarną, a robi się wszystko, żeby ją zlikwidować. Kiedyś mieliśmy 450 junaków. Szkoliliśmy ludzi dla PSP w latach siedemdziesiątych, osiemdziesiątych. Dzisiaj łącznie z magazynierami są 73 osoby. Na statku są 23 osoby załogi, które pracują w systemie zmianowym. Nie są to wielkie liczby ludzi, które trzeba wspomagać. Uważam, że dużym grzechem byłoby, aby zlikwidować taką specjalistyczną jednostkę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Wytłumaczę, że „Strażak” był w swojej konstrukcji budowany jako jednostka ratownicza. To jest statek, który może podpłynąć pod inny, który płonie. Jeżeli uzbroilibyśmy holowniki w sprzęt ratowniczy, to one nie mogą podpłynąć, bo nie dadzą rady. Nie mogą prowadzić akcji ratowniczej przy statku, który płonie. Natomiast „Strażak” jest do tego przygotowany, że może nawet przybić. Tak jest budowany jego system ochrony.

Przedstawiciel PSP w Gdyni Mirosław Jastrzębski:

Mogę powiedzieć jeszcze dwa zdania. Jest też kwestia psychiki. Na holownikach pracują ludzie, którzy zajmują się holowaniem. My jesteśmy szkoleni przez wiele lat. Pomagamy nawet kolegom strażakom ubrać się w odpowiednie stroje i ich asekurować. Wiemy, gdzie jest sprzęt, jaki i jak go używać oraz w czym można pomóc. Wiemy, że musimy tam popłynąć. Wchodzimy bliżej niż zwykłe straże pożarne. Wóz bojowy stoi w odległości linii pożarowej, a my podpływamy pod samą burtę palącego się statku. Schładzamy zbiorniki. Proszę państwa, żadne zewnętrzne środki nie dają takiego rezultatu. Chlapanie z zewnątrz na statek nie daje rezultatu. Pożary zaczynają się w głębi statku. W jego maszynowni, kambuzie, czyli w kuchni lub pomieszczeniach socjalnych. Tam jest źródło pożarów.

Przedstawiciel PSP „Florian” Bolesław Suchocki:

Od wielu lat jestem członkiem polskiej sekcji „Fire Proteciton” przy Polskim Rejestrze Statków. Chciałem coś powiedzieć na ten temat, bo doszyły mnie słuchy o zmianie statków pożarniczych na holowniki.

W prawie międzynarodowym i w naszym polskim kodeksie istnieje pojęcie statku pożarniczego, który jest specjalistyczną jednostką służby państwowej. Obojętnie kto jest właścicielem tej jednostki, ona podlega pewnym klasyfikacjom. Nie jest tak, że holownik, na którym postawi się działo, czy inne urządzenie gaśnicze jest statkiem pożarniczym. Konwencja wymaga od nas, żebyśmy mieli prawdziwe statki pożarnicze. Tak jak powiedział kolega, statek pożarniczy nie działa tylko z zewnątrz. To jest jeszcze abordaż, czyli wejście po burcie na statek. To jest także desant np. ze śmigłowca, czy za pomocą lin.

Do tego wymagany jest nie tylko sprzęt, ale i predyspozycji ludzi. Prawdziwego strażaka morskiego można wychować przez przynajmniej 7-8 lat. Wiem to z doświadczenia. Taki jest okres jego szkolenia. Później można mu pozwolić działać samemu. W efekcie, ci ludzie to majątek. Jeżeli obżyna się zatrudnienie o 60% w niektórych jednostkach, to jednostka przestaje być skuteczna. Praktycznie szczątkowi liczba ludzi pracuje na tym statku. Mogą wykonać, jak tu kolega powiedział, wewnętrzne prace, a nie związane z konkretnym ratownictwem ludzi i gaszeniem pożarów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos?

Przedstawiciel PSP „Florian" Józef Madej:

Nazywam się Józef Madej. Pracuję 25 lat w Portowej Straży Pożarnej. Podstawowy problem, to brak podstaw prawnych dla funkcjonowania ochrony przeciwpożarowej w portach morskich. Nasi koledzy z lotniskowej straży pożarnej mają konwencję i przepisy. Żaden właściciel lotniska, kim by nie był i z jakiej opcji nie pochodził, nie pozwoli sobie na likwidację, bo nie wyląduje tam żaden samolot. Mimo, że mamy Urząd Morski, nie widzę przedstawiciela, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej, które jest właścicielem, czegoś takiego nie ma. Może to zabrzmi kabaretowo, ale port morski można w tej chwili w zakresie regulacji związanych z ochroną przeciwpożarową porównać do zakładu szewskiego. Zakład szewski w Polsce nie musi mieć własnej straży. Pytanie urzędnika z urzędu skarbowego. To po co wam te koszty? Dlatego w gdańskim porcie obcięto limity. Nie wiem, czy brakuje pieniędzy. Może chcą mieć wyższe premie. Nie wiem z jakiego powodu, ale chyba z czysto ekonomicznego, bo jeśli można, to dlaczego nie. Przecież nikt nie będzie wydawał grubych tysięcy. Pan komendant powiedział, że porządne utrzymanie portowej straży pożarnej określa się na kilka milionów złotych. Służby pożarnicze to nie jest tania zabawka, więc nikt nie będzie tego robił.

Powracając do gdańskiego terminalu kontenerowego. Powstał potężny terminal. Chwalimy się tym. Przypływają statki wielkości lotniskowców. Być może widzieli państwo jak wygląda lotniskowiec od środka. Podobnie wygląda duży kontenerowiec. Ciężko przemówić do przeciętnego człowieka i decydentów. Wszyscy są święcie przekonani, że kontenerowiec przewozi tylko i wyłącznie kontenery, czyli blaszane pudełka. Nikt nie zdaje sobie sprawy, że te pudełka są wypełnione. Przepraszam za przedszkolny wykład. Jak zapytamy co przewożą zbiornikowce, to powiedzą, że gaz, paliwo i materiały niebezpieczne, ale kontenerowce przewożą kontenery. My lekceważymy te same kontenery na ulicy. Myślę, że pan komendant podzieli się tą uwagą. Jest to tylko blaszane pudełko. Brakuje uregulowań prawnych. Dopóki państwo nie pomożecie nam umocować nas prawnie w systemie ochrony przeciwpożarowej, czy to będzie ustawa o ochronie przeciwpożarowej, czy rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, który powoła te specyficzne służby, to nic się nie zmieni. My jesteśmy jednostką komercyjną, która działa w portach i na lotniskach. To samo dotyczy rafinerii.

Podsumowując, nigdy w życiu nie odważyłbym się jako strażak z wieloletnim stażem wziąć swoich kolegów, podwładnych i pojechać do rafinerii. Mogę im pomóc, jak mnie wezmą za rękę i pokażą co mam robić. Zaden strażak PSP, ani z lotniska i z rafinerii nie przyjedzie do portu i sam nie wejdzie do statku. On stamtąd nie wyjdzie. Będzie to strażak jednorazowy. Tak jak ja nie wyjdę z rafinerii. Jakby mnie ktoś wpuścił, mimo że mam dwudziestopięcioletni staż w straży na lotnisko, to ja sobie sam zrobię krzywdę. Mogę tylko pomóc. Nasza służba jest bardzo specyficzna na lotnisku, w rafinerii i w porcie oraz we wszystkich zakładowych strażach pożarnych. Musi być podstawa, która zmusi właścicieli do tego, aby te straże funkcjonowały. Pan komendant zadba, żeby poziom wyszkolenia był odpowiedni. Przede wszystkim muszą być na to pieniądze, żebyśmy nie pogubili się w tym naszym ślepym gonieniu za oszczędzaniem.

Żeby nie zakończyć w tak smutnym nastroju, to mam sprawozdanie ze spotkania, które odbyło się rok temu, właśnie przy okazji likwidowania „Strażaka" 14 w Gdyni. Podsumuję, jak to wygląda w portowych strażach pożarnych. Spotkanie prowadziła pani minister. W dyskusji zabierali głos wskazani przez prowadzącą przedstawiciele administracji morskiej oraz przedstawiciele straży. Dyskusja toczyła się wokół

spraw związanych z ochroną przeciwpożarową w polskich portach ze szczególnym podkreśleniem dobrej współpracy pomiędzy administracją morską, a komendantami straży pożarnej i „SAR-em". W toku dalszej dyskusji okazało się, że wspomnianej współpracy prawie nie ma, a kontakty wymienionych instytucji są sporadyczne. To nie był występ kabaretu, chociaż karierę strażacką zaczynałem w kabarecie. To jest relacja ze spotkania, które odbyło się rok temu i dotyczyło portowych straży pożarnych. Mówiono o pięknej współpracy, której jak się później okazało nie ma. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie komendancie, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Proszę państwa, wiem, że rząd mamy jeden i odpowiedzialność jest wspólna. Są jednak regulacje prawne, które wskazują dosyć precyzyjnie resort, który powinien zająć się tymi rzeczami. Chociaż ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich z 4 września 2008 r., a wcześniej ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej z 21 marca 1991 r. mówią o tym wyraźnie. Ostatnia ustawa mówi w art. 42 w pkt 1, że do organów administracji morskiej należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z korzystaniem z morza w zakresie unormowanym niniejszą ustawą i innymi ustawami, w szczególności, i tu mamy pkt 9, nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach. Ustawa o ochronie żeglugi mówi w art. 18 pkt 9, że ocenę stanu ochrony i planu ochrony zatwierdza w drodze decyzji administracyjnej minister właściwy ds. gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym ds. wewnętrznych, ponieważ od strony bezpieczeństwa i nadzoru przeciwpożarowego, jest to delegacja dla mojego resortu.

My nie wzbraniamy się przed niczym. Osobiście uważam, że jest to bardzo ważna sprawa i wymaga uregulowania. Trzeba tu bardzo uważać, bo poruszamy się w delikatnym obszarze podmiotów prywatnych, żeby nie skrzywić tego w pewnym momencie. Tak, żebyśmy potem nie musieli znowu regulować pewnych rzeczy. Kwestia zapewnienia bezpieczeństwa. Słucham o tych statkach i naprawdę włos jeży się na głowie. To jest sytuacja, która nie powinna mieć miejsca. Jest niedopuszczalna i myślę, że sprawa na tyle nabrała wymiaru, że panie przewodniczący nie pozostanie bez echa.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

W pełni zdawałem sobie sprawę, że jest to regulowane w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Zdaję też sobie sprawę, że nasza Komisja zawsze chce budować systemy bezpieczeństwa i ratownictwa. System ratownictwa jest w kompetencji naszej i MSW, dlatego byłem zdecydowany, aby panów zaprosić. Dziękuję bardzo za przybycie.

Wiem panie ministrze, że nie do końca jest pan adresatem. Jest to bardziej strona informacyjna i jak jest to realizowane. Plany są zmieniane bez uzgodnień, albo ktoś zmienia cały system, a plany funkcjonują swoją drogą. Jeżeli oczywiście są. To jest jeden aspekt sprawy. Będę chciał zaproponować dezyderat przede wszystkim do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Na następnym posiedzeniu Komisji pan poseł Polaczek przygotuje dezyderat. Podjął się tego trudu. Pracuje w Komisji Infrastruktury, więc zna specyfikę i cały mechanizm. Wyartykułujemy w nim nasze opinie, żeby nie stać biernie. Bardzo proszę, panie generalne.

Dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli Marek Bieńkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, z doświadczeń jakie mamy po kontroli NIK wyłania się obraz, który potwierdził się w czasie tej dyskusji. Mianowicie, wcale nie mamy do czynienia z pożądanym procesem, aby ograniczenie kosztów powodowało racjonalizację działań określonych służb lub instytucji. W tej chwili mamy do czynienia z sytuacją, w której ograniczenie środków prowadzi wprost do znacznego obniżenia możliwości realizacji statutowych zadań dla tych instytucji. Myślę, że dla środowiska panów reprezentujących zakładowe, czy portowe straże jest niezwykle ważna wypowiedź Komendanta Głównego PSP.

Zwróćcie panowie uwagę, że nikt nie zakwestionował zasadności waszego istnienia. Natomiast problem sprowadza się do tego, że jesteście traktowani w gospodarce rynkowej jako koszt. Teraz trzeba rozstrzygnąć. To już pytanie do władzy wykonawczej. Czy też biorąc pod uwagę, że te zadania są oczywiste, przyjmujemy model, że to zadanie przejmuje minister właściwy w sprawach wewnętrznych, a więc również zorganizuje finanse dla tego zadania. Czy też to o co panowie postulujecie, decydujemy się na rozwiązanie pośrednie. Mianowicie, definiujemy w ustawie swoiste partnerstwo publiczno-prywatne, które dotyczy realizacji zadań przypisanych dla waszych jednostek. Do tego ogranicza się problem. Niezwykle ważna jest wypowiedź pana komendanta głównego, który powołując się na konkretne przypadki mówi, że ograniczanie zadań takich formacji ma istotne znacznie dla całego systemu ochrony przeciwpożarowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Pan poseł Sosnowski, bardzo proszę.

Poseł Zbigniew Sosnowski (PSL):

Chciałem bardzo serdecznie podziękować panom, którzy reprezentują portowe i morskie straże pożarne. Muszę powiedzieć, że jest mi wstyd, że jako wiceminister w poprzednim składzie rządu nie potrafiłem dokładanie się temu przyjrzeć. Choć jak wszyscy zwracamy uwagę leży to w gestii Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Pan minister i pan przewodniczący zwrócili uwagę na dezyderat, a może zorganizujemy wspólne posiedzenie Komisji.

Panowie zwracają uwagę na rozwiązania prawne. Nie żądają od nas, aby wejść do PSP, tylko, że nie ma rozwiązań prawnych, które zabezpieczają funkcjonowanie portowych straży pożarnych. Wydaje się, że musimy zmobilizować koleżanki i kolegów z Komisji Infrastruktury, albo wspólnie przygotować posiedzenie, bo problem jest jak gdyby w wymiarze ochrony przeciwpożarowej także po naszej stronie. Żeby rzeczywiście zająć się przygotowaniem rozwiązań legislacyjnych, które rozwiążą bolączkę nie tylko strażaków, ale jak panowie zwracają uwagę bezpieczeństwa obywateli RP i wywiązania się z konwencji, którą Polska podpisała. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Dziękuję bardzo. Pan generał, bardzo proszę.

Komendant główny PSP Wiesław Leśniakiewicz:

Chciałem odnieść się do konkluzji mojego kolegi oraz do tej publikacji. To my, jako strażacy PSP stanęliśmy w obronie waszych interesów. Trochę źle czuję się w tej sytuacji. Kiedy faktycznie podjęliśmy ryzyko dyskusji z zarządem portu w Gdańsku, na ile jest to możliwe, aby wyegzekwować wszystkie powinności, które naszym zdaniem powinny być zrealizowane na rzecz bezpieczeństwa. Oczywiście próbujemy szukać dobrego rozwiązania, które pomoże nam wspólnie lepiej funkcjonować na tym obszarze. Cały czas szukamy wspólnego rozwiązania. Wytyk kierowany pod adresem PSP jest dla mnie nieprzyjemny. Spieramy się z tymi, którzy zarządzają portami i mają na to wpływ, bo my mamy też pewną jurysdykcję. Nie mamy takich kompetencji, które odnoszą się do zarządzających. Oczywiście mówię o pewnych obszarach. Dzisiaj mamy pewne ograniczenia.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Prawdopodobnie panom nie o to chodziło. Nie będziemy w tej sprawie polemizować.

Przedstawiciel PSP w Gdyni Mirosław Jastrzębski:

Przepraszamy pana generała.

Przewodniczący poseł Marek Biernacki (PO):

Moja propozycja jest tego typu, że przygotujemy dezyderat. Niezależnie od tego zorganizujemy wspólne posiedzenie Komisji. Musi być określona i rola straży pożarnej i jej komendanta, który będzie to wszystko nadzorował, żeby ten proces destrukcyjny został powstrzymany. Rola straży pożarnej jest nieoceniona. Inne instytucje różnie się zachowywały. Dziękuję bardzo i zamykam posiedzenie Komisji.